Subventionen für die französische Handelsschiffahrt

von Eberhard Hewicker

Der Seemann träumt von der Heimat? Von der Liebsten zu Hause? Er träumt von Rio, Bombay und Hawaii? Nein, alles falsch.

In Wirklichkeit träumt der Seemann schon immer von: km-Geld, Meilen-Prämie!
Das wissen wir doch alle ganz genau!

Und könnt Ihr Euch vorstellen, dass es so etwas wirklich schon einmal gegeben hat?
In der Tat, das hat es! In Frankreich nämlich, im 19. Jahrhundert. ABER: natürlich gibt es da einige ABERs.

1. Die Prämien wurden natürlich nicht an die Fischerei gezahlt!
2. Die Prämien wurden natürlich nicht an die Besatzung gezahlt, sondern an die Reeder!

Da läßt unsere Begeisterung schon nach. Der Seemann konnte wenig von diesem Gesetz erhoffen.

Also, was ging damals vor?
Im Jahre 1881 erließ der Französische Staat ein Gesetz zum „Ausgleich von Benachteiligungen der nationalen Handelsschiffahrt“.
Klar, es geht in der Politik niemals um die Sicherung des eigenen Vorteiles, sondern immer um den Ausgleich von Benachteiligungen.

In Frankreich aber gab es damals tatsächlich zwei Benachteiligungen für die nationale Handelsschiffahrt:

1. Zölle auf die Einfuhr von Schiffbau-Material
2. die Verpflichtung der Handelsmarine, ständig ausgebildete Mannschaften an die Kriegsmarine abzugeben.

Zwei Nachteile, die man ganz einfach hätte abschaffen können, aber man zog es vor, sie durch staatliche Transferzahlungen zu mildern.

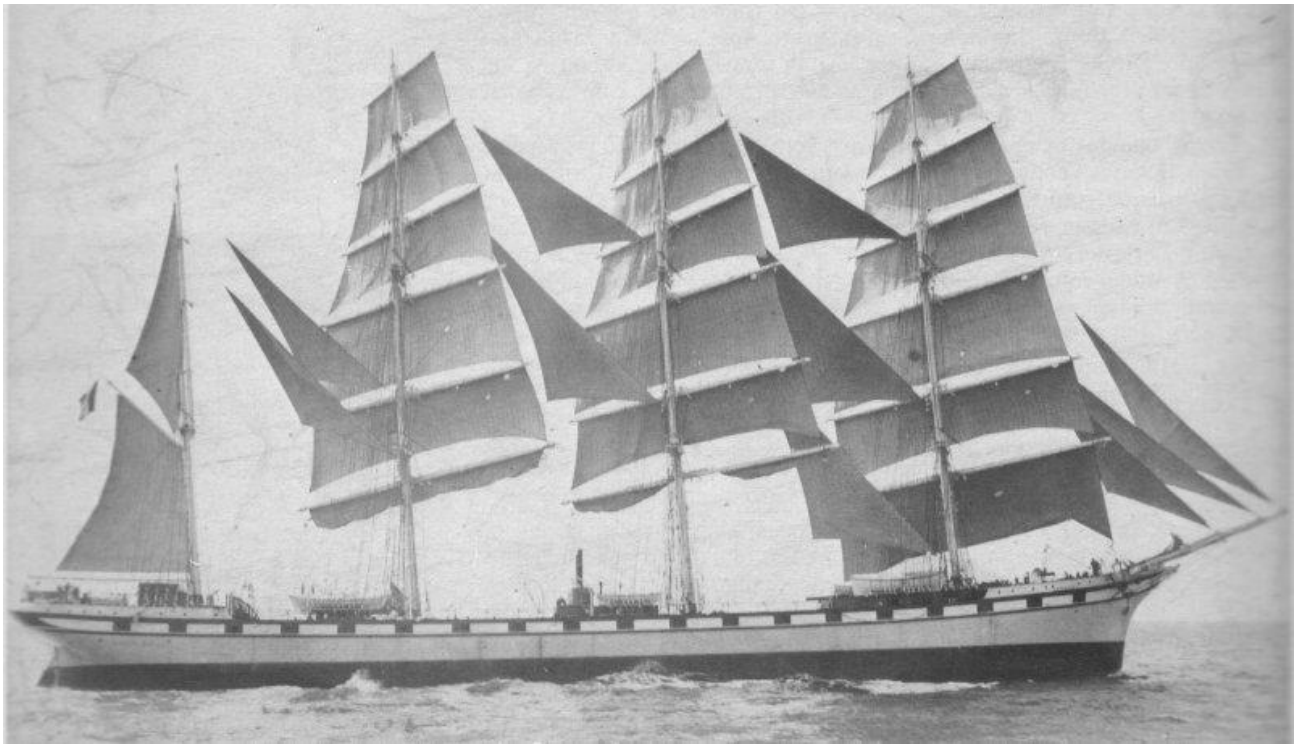
Das Gesetz von 1881 galt für 10 Jahre und besagte folgendes:

*„Zum Ausgleich der durch den Zolltarif den **Seeschiffswerften** entstehenden Lasten werden den Werften die folgenden Schiffbau-Prämien pro BRT bewilligt:*

1. *60 Frs für Eisen- oder Stahlschiffe*
2. *40 Frs für Kompositschiffe (Holzplanken auf Metall-Skelett)*

3. *20 Frs für Holzschiffe von 200 BRT und darüber*
4. *10 Frs für Holzschiffe von weniger als 200 BRT.*

die Frachtschiffe im bereits subventionierten Liniendienst und die Luxusfahrzeuge.“



*„Zum Ausgleich der Lasten, die der **Handelsschiffahrt** durch die Aushebung der Mannschaften zum Dienst auf der Kriegsflotte entstehen, wird den französischen Dampf- und Segelschiffen auf die Dauer von zehn Jahren eine **Fahrtprämie** bewilligt. Diese beträgt für in Frankreich gebaute Schiffe:*

1,50 Fr pro NRT und pro 1000 zurückgelegte Meilen;

Im Ausland gebaute französische Schiffe erhalten die Hälfte dieses Betrages. Die Fahrtprämie wird ausschließlich für Große Fahrt[1]) gewährt; ausdrücklich ausgenommen sind die Fischerei-Schiffe,

Man hat damals berechnet, dass die Belastung der Handelsschiffe durch die Personalabgabe an die Kriegsmarine etwa 6 000 Frs pro Jahr für ein Durchschnitts-Schiff betrug.

Nun lief das Gesetzgebungsverfahren aber über längere Zeit und durch viele Ausschüsse, und so war am Ende das Ergebnis, dass das Durchschnitts-Schiff eine Jahres-Prämie von über 50 000 Frs einfahren konnte!

Ja, wer da wohl dran gedreht hatte?

Das französische Prämien-System hatte viele, teils gewünschte, teils auch un-

[1]) *„Reisen in großer Fahrt“ waren damals solche, die folgende Grenzen überschreiten:*
nach Süden den 30.° nördl. Breite,
nach Norden 72° nördl. Breite,
nach Westen den 15. Längengrad des Meridians von Paris,
nach Osten den 44. Längengrad des von Paris

erwünschte Folgen. Trotz des allgemeinen Niederganges der Segelschiffe, besaß Frankreich um die Jahrhundertwende eine große Flotte von ausnehmend schönen und gut gepflegten Segelschiffen, auf welchen auch sehr gute Lebens- und Arbeitsbedingungen herrschten, wenn man es mit den Zuständen unter anderen Flaggen vergleicht. Auf diesen Schiffen waren meist rein französische Besatzungen zu finden, weil fremde Seeleute prämienschädlich waren.

Die Schiffe hatten häufig einen hellgrauen Rumpf mit einem schwarzweißen Portenband, was wirklich sehr hübsch und vornehm aussieht. Die größte damals tätige Reederei war die Fa. Antoine-Dominique Bordes & Söhne in Dünkirchen. Diese Firma bestand von ca. 1856 bis 1934.

Im Internet findet sich folgende sehr treffende Beschreibung:
Die Bordes-Segler waren, obwohl Frachter, dennoch ausgesucht schöne, elegante und schnelle Schiffe, stets in einem dezenten „Französisch Grau“ gestrichen, mit einem breiten schwarzweißen Band unterhalb des Schanzkleides und schwarzem Unterwasserschiff. Das weiße Band war mit aufgemalten rechteckigen schwarzen „Stückpforten“ versehen. Dieses Portenband gab den eleganten grauen Seglern ein fast majestätisches Aussehen.

Umfangreiche Subventionen haben in Frankreich schon eine lange Tradition. Der angestrebte Zweck wurde aber eigentlich nie erreicht.

In den **Gelehrten Anzeigen von 1836** lesen wir:

In Frankreich bestehen ungeheure Prämien für die Fischerei. Jedes Schiff, das auf Heringsfang geht, erhält pro Mann 15 Fr., beim Stockfischfang 50 Fr. und dazu für jeden Zentner Fische, den es in französische Kolonien bringt, 30 Fr. Da der Marktpreis nur 20 Fr./Zentner ist, zahlt der Staat also 150% des Verkaufserlöses als Prämie!

Trotz dieser Prämie beziehen die Kolonien aber 1/3 ihres Bedarfes aus dem Ausland, weil der französische Stockfisch weit schlechter ist als der ausländische. Die einzige Wirkung der hohen Prämie ist eine Über-Bemannung der französischen Fischereischiffe, weil die Prämie sich nach der Kopfzahl richtet. Französische Fischereischiffe sind im Schnitt mit 19 Mann/100 t bemannt, englische aber mit nur 7 Mann/100 t !

Quelle; Guckenmuß, Franz, (geb. 1881)
„Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien“
Hamburg, Friedrichsen, 1913, 95 S.
Inaugural-Dissertation der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Kaiser-Wilhelms-Universität Straßburg zur Erlangung der Doktorwürde.